

INFORME DE ESTUDIO DE DESIGNACIÓN HISTÓRICA
DISTRITO HISTÓRICO DEL BULEVAR SHERMAN

I. NOMBRE

Histórico: Ninguno
Común: Distrito Histórico del Bulevar Sherman

II. UBICACIÓN

El distrito histórico del bulevar Sherman está ubicado a unas cuatro millas al noroeste del distrito comercial central en el lado oeste de la Ciudad de Milwaukee. Incluye edificios por ambos lados del bulevar Sherman desde oeste de la calle Lloyd (cuadra 2100 norte) hasta oeste de la avenida Keefe (cuadra 3400 norte) a menos las propiedades en 2749-51 y los 5 pies al sur de 2757-59 norte del bulevar Sherman.

III. CLASIFICACIÓN

Distrito

IV. DUEÑO

Múltiple

V. AÑO DE CONSTRUCCIÓN

1911 - 1935

VI. DESCRIPCIÓN FÍSICA

A. Límites

Comenzando en la intersección de la línea de acera del norte de la calle oeste de la Lloyd y la línea de propiedad este de 4236-38 oeste de la avenida Lisbon; luego hacia el norte a lo largo de la línea de propiedad este de 4236-38 oeste de la avenida Lisbon hasta la intersección de la línea de propiedad este de 2124-26 norte del bulevar Sherman; luego hacia el norte a lo largo de las líneas de propiedad del este de todos los edificios con fachada en el bulevar Sherman hasta la intersección de la línea de propiedad sur del Parque Sherman; luego al este hasta la intersección de la línea de propiedad este del Parque Sherman; luego hacia el norte a lo largo de la línea de propiedad este del Parque Sherman hasta la intersección de la línea de propiedad norte del parque; luego hacia el oeste a lo largo de la línea de propiedad norte del Parque Sherman hasta un punto opuesto a la intersección de la línea de acera norte de la calle oeste de la Burleigh y la línea de acera oeste de norte de la PI. 42; luego hacia el norte a lo largo de las líneas de propiedad del este de todas las propiedades con fachada en el bulevar Sherman hasta la intersección de la línea de acera norte de oeste de la PI. Bernhard, luego hacia el este hasta la intersección de la línea de acera oeste de la calle norte de la 42; luego al norte hasta la intersección de la línea de acera sur de la calle oeste de la Townsend; luego hacia el oeste hasta el punto opuesto de la intersección de la línea de acera norte de la calle oeste de la Townsend y la línea de propiedad este de

3402 norte del bulevar Sherman; luego hacia el norte a lo largo de las líneas de propiedad del este de todos los edificios con fachada en el bulevar Sherman hasta la intersección de la línea de propiedad norte de 4259-67 oeste de la avenida Fond du Lac; luego al oeste, noroeste hasta la intersección del norte del bulevar Sherman y oeste de la calle Keefe; luego hacia el oeste hasta la línea de propiedad trasera de 3457 norte del bulevar Sherman; luego hacia el sur a lo largo de las líneas de propiedad oeste de todos los edificios con fachada en el bulevar Sherman hasta un punto 5 pies al norte de la línea de propiedad norte de 2749-51 norte del bulevar Sherman; luego hacia el este hasta la línea de acera oeste de norte del bulevar Sherman; luego hacia el sur hasta la línea de propiedad sur de 2749-51 norte del bulevar Sherman; luego al oeste hasta la línea de propiedad oeste de 2749-51 norte del bulevar Sherman; luego hacia el sur a lo largo de las líneas de propiedad oeste de todos los edificios con fachada en el bulevar Sherman hasta la intersección de la línea de acera sur de la avenida oeste de la Lisbon; luego al oeste hasta la intersección de la línea de acera este de la calle norte de la 44; luego al sur hasta la intersección de la acera norte de la calle oeste de la Lloyd; luego al este hasta el punto de inicio en la ciudad de Milwaukee, condado de Milwaukee, Wisconsin, ser designado como Distrito Histórico de Milwaukee. Las Pautas de Preservación de conformidad con el Informe de Estudio de Designación Histórica adjunto al Archivo del Consejo Común Número 940793 se aplicarán a este distrito y son adoptadas por el Consejo Común como parte de esta resolución.

B. Carácter Arquitectónico

El Distrito Histórico de Norte del Bulevar Sherman es un área residencial lineal de 14 cuadras de largo que incluye edificios a ambos lados del bulevar Sherman desde oeste de la calle Lloyd hasta oeste de la avenida Keefe. El bulevar comienza en el extremo norte del Parque Washington, donde la avenida Lisbon, la calle Lloyd y el bulevar Sherman se cruzan en una pequeña parcela de tierra llamada Steuben Square que sirve como puerta de entrada al Parque Washington en virtud de su hermosa estatua ecuestre de Friederick Wilhelm Von Steuben, erigido en 1921. Entre la calle Lloyd y la calle Burleigh, el bulevar Sherman es una vía amplia con dos caminos de 33 pies de ancho separados por una mediana de 24 pies de ancho ajardinado. Sus dimensiones cambian ligeramente en la calle Burleigh, donde las carreteras de 32 pies flanquean una mediana de 26 pies de ancho. El bulevar Sherman se cruza a intervalos regulares por una calle de este a oeste que resulta en bloques rectangulares uniformes frente al bulevar. En los dos casos, en los extremos norte y sur del distrito, los bloques tienen una forma irregular debido a la intersección de calles en ángulo (avenida oeste de la Lisbon y avenida oeste de la Fond du Lac). El carácter uniforme de las cuadras alineadas con casas se ve interrumpido por el Parque Sherman, que ocupa un área equivalente a cuatro cuadras de la ciudad y se extiende a lo largo del lado este del bulevar Sherman desde la calle Locust hasta la calle Burleigh.

El distrito histórico es de carácter residencial e incluye 114 viviendas unifamiliares, 79 dúplex y 11 edificios de apartamentos o grandes estructuras tipo dúplex que albergan tres o más unidades de vivienda. Intercalados entre estos edificios residenciales y ubicados principalmente en lotes de esquina hay cuatro edificios comerciales y tres edificios públicos (Escuela Washington High, Escuela de la Calle Townsend y la Biblioteca Finney), junto con cinco iglesias y una rectoría.

La consistencia visual a lo largo del bulevar se logra mediante reveses uniformes, similitud en escala, lotes grandes y materiales de construcción de alta calidad. La mayoría de los edificios se encuentran detrás de jardines ajardinados a unos 40 pies de

la calle y las variaciones en las medidas de distancia entre la calle y las casas están determinadas por las regulaciones de ubicación histórica de las subdivisiones individuales. Los tamaños de los lotes son generalmente más grandes y espaciosos que en las calles laterales alrededor y varían desde 40 pies por 125 pies hasta 50 pies por 165 pies. Los propietarios individuales a veces también adquirieron terrenos adicionales de los propietarios adyacentes de vez en cuando para crear amplios jardines laterales. Las residencias varían de 1 1/2 a 2 1/2 pisos de altura con predominio de techos a dos aguas o a cuatro aguas. Debido al ancho limitado de los lotes, la mayoría de las casas tienen fachadas estrechas y compactas, pero se extienden hacia atrás para ocupar gran parte de la profundidad de sus lotes. El ladrillo y la piedra de lannon son los materiales de construcción más comunes con estuco, piedra caliza, entramado de madera, hierro forjado, tejas y vidrio emplomado decorativo que se utilizan para acentuar. Los techos son de teja, pizarra, cemento, asbesto o asfalto. Los garajes solían construirse al mismo tiempo que la casa, estaban diseñados a un estilo similar con la casa y, por lo general, se construían con materiales de la misma calidad. Algunos estaban pegados a la parte trasera de las casas y se llegaba a ellos por caminos laterales desde el bulevar. Otros se ubicaron en la parte trasera del lote con acceso por los callejones. Si bien son más amplias que las casas de los bloques vecinos, las residencias del bulevar Sherman no son mansiones, sino que reflejan la prosperidad y los gustos de la clase media acomodada.

Los estilos arquitectónicos en el bulevar Sherman reflejan los más comunes entre 1911 y 1935 y sirven como un catálogo virtual de cómo los arquitectos locales y los constructores personalizados interpretaron las principales tendencias arquitectónicas nacionales. Dado que el bulevar se desarrolló de sur a norte, los estilos más tempranos del siglo XX se encuentran entre la calle oeste de la Lloyd y la avenida oeste de la North incluyen ejemplos de estilos Renacimiento Colonial, Artes y Oficios, Misión y Artesano. Al norte de la avenida North se encuentran algunas residencias con influencia por el estilo Prairie, así como numerosas variaciones en el estilo de los bungalows. Cuando la construcción alcanzó su punto máximo en la década de 1920, los bloques aún más al norte comenzaron a exhibir muchos ejemplos de los estilos de renacimiento de la época, incluidos el colonial holandés, el georgiano, el colonial español/morisco, el mediterráneo, el estilo Tudor y la cabaña inglesa. Las variaciones de los estilos del renacimiento inglés son las más numerosas, pero muchas casas son mezclas eclécticas de las características de dos o más estilos diferentes, como Prairie y Mediterranean o English y Mediterranean, por ejemplo. Algunas, como la casa de troncos construida por William Maertz en el n.º 2602, desafían la categorización y son expresiones arquitectónicas únicas.

Al menos una residencia muestra la influencia del estilo moderno, mientras que las casas de un solo piso de la posguerra, Cape Cods y edificios de apartamentos se construyeron como relleno en lotes vacantes entre edificios más antiguos. Generalmente, estas estructuras más nuevas son más pequeñas y de menor escala que las que se construyeron durante los años pico del bulevar, pero están revestidas con piedra de Lannon y ladrillo y agregan contraste y variedad al paisaje urbano. En el propio Parque Sherman, en la década de 1980 se construyó una instalación recreativa de estilo posmoderno en el centro de los terrenos.

Los edificios no residenciales del bulevar Sherman muestran tanta diversidad como las casas. Los estilos de Renacimiento isabelino e inglés se pueden ver en la escuela Washington High, escuela de la Calle Townsend e Immanuel Reformada/Iglesia Greater Mount Zion. La Iglesia Comunitaria Bautista presenta detalles románicos. La Iglesia

Luterana del Parque Sherman es una estructura de estilo renacentista gótico revestida de piedra lannon. También el estilo del Renacimiento gótico es la parte original de la Iglesia Presbiteriana Trinity que ahora se encuentra detrás de una adición de estilo moderno. La antigua Tercera Iglesia de Cristo Científico, ahora la Galería de Subastas Schragger, introdujo una monumental presencia neoclásica abovedada en el bulevar. Los cuatro edificios construidos con fines comerciales varían en cuanto a su calidad de diseño. El más hermoso es el Edificio Park en 4240-42 oeste de la avenida Lisbon, construido en un sitio prestigioso con vista al Parque Washington. Cuenta con una elegante fachada de Renacimiento clásico adornada con terracota fina. La estructura de un piso con techo plano en 4259-67 oeste de la avenida Fond du Lac se construyó como una simple tienda de ladrillos en la década de 1920, pero ha sido remodelada extensamente y ahora se utiliza como consultorio médico. La estructura simple en forma de caja en 4300 oeste de la calle Burleigh y la estación Amoco en 4246 oeste de la calle Burleigh son edificios modernos. Los cuatro edificios comerciales están ubicados en las intersecciones más concurridas del distrito, pero no afectan negativamente el carácter general del distrito.

El distrito histórico del bulevar Sherman ha conservado la mayoría de sus edificios originales. Un gran golpe para el vecindario ocurrió en la década de 1960 cuando todas las casas en la cuadra 2300 en el lado este del bulevar fueron demolidas para una autopista propuesta que nunca se construyó. Los lotes han permanecido vacantes hasta la fecha, con la excepción de uno al que se trasladó una casa de la cuadra 2200 para dar paso a la creación del estacionamiento de la Biblioteca Finney. La expansión de este lote también resultó en la demolición de la casa T.C. Esser en el No. 2232. Aunque el vecindario ha experimentado cambios sociales y económicos, la mayoría de las casas conservan sus características originales. En casos dispersos, se han cerrado las aberturas de las ventanas, se han quitado las macetas y se ha reemplazado el estuco con tejas de asfalto, tabloncillos de madera o revestimiento de vinilo.

VII. SIGNIFICADO

El Distrito Histórico del Bulevar Sherman Norte se nomina para la designación histórica local debido a su importancia en las áreas de arquitectura y planificación urbana. El bulevar Sherman Norte es arquitectónicamente significativo como un conjunto distinguido de casas de clase media de principios del siglo XX unidas por su orientación a un amplio bulevar ajardinado. El distrito también es significativo como ejemplo del concepto de planificación del bulevar que tuvo una influencia tan importante en el desarrollo físico de la ciudad de Milwaukee. El período de importancia del distrito fue de 1911 a 1935, durante el cual se construyeron las estructuras que contribuyeron al distrito.

A. Importancia arquitectónica

El bulevar Sherman es arquitectónicamente significativo como una de las concentraciones más destacadas de la ciudad de residencias diseñadas por arquitectos y constructores a principios del siglo XX. Los edificios construidos entre 1911 y 1935 son representaciones excelentes de los estilos residenciales y la construcción de alta calidad preferidos en esos años por la clase creciente de industrialistas, fabricantes, comerciantes y profesionales prósperos de Milwaukee. Muchas de las casas son ejemplos excepcionales e incluso extravagantes del trabajo de diseño residencial de los principales arquitectos y constructores de la ciudad a principios del siglo XX. Entre los identificados por haber diseñado edificios en el bulevar Sherman se encuentran F.W. Andree (No. 2156), Henry Brust (No. 2843-45),

Gustave Dick (No. 2163-65 y 2359), George Ehlers (No. 2159), A.C. Guth (No. 2200), Hugo C. Haeuser (No. 2442), Frank Howend (Tercera iglesia de Cristo Científico), H.C. Kuehnel (No. 3291), Leiser & Holst (No. 2164 y 2319-21), John Menger, Jr. (No. 2602), H. Messmer y Hermano (No. 2140 y 2351), Charles Roth (No. 2325-27), Henry Rotier (No. 2203-05), George Schley e Hijos (No. 2443 y 2877-89), Robert H. Schmitz (No. 2217-19), Theodore F. Schultz (No. 2134), Charles Tharinger (No. 2233), Walter Truettner (No. 2308, 2504, 2536), Charles Valentine (No. 2181-83 y 2401-03), Van Ryn y De Gelleke (escuela Washington High e Immanuel Reformada/Iglesia Greater Mount Zion) y George Zagel y Hermano (No. 2771-73 y 3053-55). Los estilos y tipos de arquitectura residencial representados en el distrito incluyen Bungalow, Craftsman, Foursquare, Renacimiento Colonial, Prado, Español Colonial/Moro, Mediterráneo, Tudor y Renacimiento de Cabaña Inglesa, Holandés Colonial, Georgiano y Moderno.

B. Importancia de la planificación

El bulevar Sherman es un ejemplo significativo de planificación urbana exitosa de la Comisión de Parques de Milwaukee que tenía como objetivos la creación de una serie de parques que rodearan la ciudad y que estarían unidos por bulevares amplios y ajardinados que, en cierto sentido, servirían como parques lineales. Este plan maestro solo se realizó parcialmente. El bulevar Newberry fue creado para unir el Parque Lake con el Parque Riverside. El bulevar Layton fue creado para unir el Parque Mitchell con el Parque Pulaski y la calle Kinnickinnic River Parkway, pero nunca se completó. El bulevar Sherman, sin embargo, se unió con éxito al Parque Washington con el Parque Sherman y finalmente se extendió hasta el norte hasta el Parque McGovern en oeste de la Silver Spring Drive. El prestigio de una dirección de bulevar satisficó la demanda pública de vecindarios de alta calidad, similares a parques, libres de invasiones comerciales e industriales. Los desarrolladores aprovecharon los nuevos bulevares al diseñar sus subdivisiones y, a menudo, se aseguraron de que se construirían casas caras allí escribiendo convenios restrictivos en las escrituras de los lotes que daban al bulevar.

En la época anterior a que la zonificación también se convirtiera en una planificación aceptada, los vecindarios tendían a evolucionar de manera desordenada. Después de planificar, los desarrolladores o contratistas inmobiliarios a veces erigían una serie de propiedades residenciales con intento de establecer con el ejemplo los estándares de construcción para un área, pero generalmente los compradores de lotes tenían más o menos libertad de construir lo que quisieran en su propiedad. Los requisitos de retroceso y las restricciones de densidad eran prácticamente inexistentes. Como resultado, las casas costosas a veces se encontraban adyacentes a varias cabañas pequeñas de dos, tres o incluso cuatro a un lote. Casas, tiendas, tabernas, establos de librea, talleres mecánicos y casas de hospedaje podían compartir una sola cuadra. Los vecindarios resultantes carecían de un carácter visual unificador y, a menudo, eran malolientes, ruidosos y congestionados. Si bien hoy consideramos que algunos de estos vecindarios sobrevivientes más antiguos son encantadores, diversos y pintorescos, es difícil darse cuenta de lo desagradable e insaludable que sería vivir al lado de un establo de librea o una fábrica o taller pequeño y ruidoso que maneja sustancias peligrosas. Incluso los prósperos vecindarios de la costa dorada bordeados por las opulentas mansiones de los residentes más ricos de la ciudad no fueron inmunes a las desagradables invasiones. Los relatos de los periódicos a lo largo del siglo XIX y principios del XX relatan cómo los residentes ricos de oeste de la avenida Wisconsin protestaron vigorosamente por desarrollos comerciales, como la construcción de un establo público de librea, en su calle o cómo los propietarios de

viviendas de élite social en norte de la avenida Prospect lucharon contra la construcción de edificios de apartamentos de alta densidad. Sin recurso legal, los residentes no podían hacer mucho más que intentar comprar el uso nocivo propuesto.

A medida que la ciudad se hizo más densa y peligrosa, se produjo un cambio en los gustos y expectativas de las residencias públicas. La creciente clase media, capaz de pagar su propio transporte privado o de utilizar el sistema de transporte público en expansión y cada vez más eficiente, podría alejarse del centro de la ciudad en su búsqueda de una mejor calidad de vida y un medio ambiente más saludable. Mientras tanto, la necesidad ya no dictaba que las residencias de la creciente clase de industrialistas, fabricantes y empresarios estuvieran a la vista virtual de sus lugares de trabajo, como había sido el caso durante la mayor parte del siglo XIX. La demanda de recintos exclusivamente residenciales por parte de estos grupos, resultó en el surgimiento de la subdivisión restringida de "primera clase," diseñada por desarrolladores con lotes más grandes que el promedio, restricciones en la densidad y prohibiciones contra industrias nocivas y negocios problemáticos como tabernas y establos de librea. Los convenios de escritura crearon una proscripción legalmente ejecutable contra actividades residencialmente incompatibles. Muchos convenios especificaron además que solo se podían construir casas sustanciales que costaran más de una cierta cantidad de dinero.

Esta tendencia hacia el uso creciente de convenios de escritura coincidió con el desarrollo del sistema de bulevares en Milwaukee que produjo vías tan elegantes como el bulevar Highland, el bulevar McKinley, el bulevar Washington y el bulevar Newberry, entre otras. La importancia de las amplias calles ajardinadas o bulevares como herramientas de planificación urbana tiene sus raíces al menos desde el Renacimiento de Europa, pero las reconstrucciones a gran escala de París y Viena patrocinadas por el gobierno en el siglo XIX llevaron a los líderes cívicos estadounidenses a analizar detenidamente Áreas urbanas de Estados Unidos y formular planes para hacerlas más hermosas y habitables. Personas tan influyentes como Frederick Law Olmsted conceptualizaron los bulevares como espacios verdes amplios y lineales, esencialmente parques lineales, que podrían conectarse o terminar en parques espaciosos. La mejora de la vida de la ciudad a través de un mejor diseño urbano recibió más atención después de la Exposición Colombiana de Chicago de 1893, cuyos terrenos de diseño impresionante se denominaron "La Ciudad Blanca." Grupos como la Asociación Cívica Estadounidense también promovieron los beneficios del diseño urbano racional que mejoraría la vida y la salud de los residentes de la ciudad.

En Milwaukee, la primera calle con bulevar fue un tramo corto de la avenida oeste de la Wisconsin entre las calles norte de la 8 y norte de la 11. Sin embargo, fue más producto de un accidente que de un plan. Fue creado para rectificar una situación que ocurrió cuando la parte antigua de la avenida Wisconsin al este de la calle norte de la 6 finalmente se conectó con la parte más nueva de la avenida Wisconsin al oeste de la calle norte de la 8 mediante la eliminación de un acantilado natural intransitable, y se descubrió que las dos calles no se alinearon. Para resolver el problema, se decidió crear una sección corta de amplio bulevar ornamental que serviría como zona de transición para las carreteras desalineadas y también proporcionaría una puerta de entrada atractiva a la exclusiva zona residencial que se encontraba hacia el oeste. La prensa informó con optimismo ya en 1848 que el bulevar resultante de 150 pies de ancho en la avenida oeste de la Wisconsin se extendería hacia el oeste hasta los límites de la ciudad emulando los bulevares de París, pero este sueño no se cumplió

en gran medida. En 1877 se presentó otra propuesta para rodear la ciudad con una serie de bulevares de 100 pies de ancho, probablemente a imitación de la Ringstrasse en Viena, pero identificar una fuente de financiación y establecer jurisdicción sobre su construcción y mantenimiento resultó difícil de alcanzar.

Fue necesaria la creación de la Comisión de Parques en 1889 antes de que pudiera tomar forma una planificación seria del bulevar. Los comisionados del parque presionaron incansablemente para la creación de bulevares y formas de placer para conectar los diversos parques públicos que estaban estableciendo en toda la ciudad y sus alrededores. La intención era extender los parques visualmente por toda la ciudad a través de vías arboladas y ajardinadas y proporcionar espacios verdes para respirar en áreas congestionadas. El Capítulo 167 de las Leyes del Estado de Wisconsin de 1895 creó la designación oficial de bulevar y le dio al Consejo Común de Milwaukee el poder de designar vías como bulevares por recomendación de la Comisión de Parques. La designación oficial del bulevar según la ordenanza de la ciudad no solo proporcionaba prestigio, sino que prohibía a los vehículos comerciales pesados de no usar la vía, a menos para las entregas a los residentes que vivían a lo largo de la vía. En 1914, la ordenanza se amplió para dar a la Comisión de Parques el control de la plantación y el cuidado de las parcelas estacionadas a lo largo de los bulevares. Los estacionamientos eran los espacios verdes extra anchos entre la banquetta y la acera que se encuentran en algunas calles o los lotes de jardín que flanquean la entrada a un bulevar.

El advenimiento del sistema de bulevares coincidió con una creciente demanda de áreas exclusivamente residenciales de clase alta. Los bulevares con sus grandes lotes, calles arboladas y accesibilidad a parques públicos fueron los destinatarios naturales de esta expansión residencial de altos ingresos. Debido a que se crearon bulevares en todas las partes de la ciudad, uno de los resultados únicos fue que se crearon enclaves residenciales de casas de alta calidad en toda la ciudad en franjas largas y lineales en medio de vecindarios circundantes mucho más modestos. Como resultado, durante muchos años a principios del siglo XX, Milwaukee no tuvo una única dirección "mejor," sino más bien una serie de bulevares prestigiosos repartidos por toda la ciudad, aunque algunos bulevares eran mucho más exclusivos y caros que otros. A veces, la Comisión de Parques encabezó la creación de un bulevar para lograr el propósito de un parque, como lo hizo con el Bulevar Newberry para unir Parque Lake y Parque Riverside en 1897. En otros casos, los desarrolladores diseñaron bulevares en sus subdivisiones para que sirvieran como servicio o pieza central con que atraer a los propietarios de viviendas de altos ingresos. En estos casos, el desarrollador y los dueños de la propiedad generalmente solicitaban a la ciudad para recibir la designación oficial de bulevar después de que la calle ya se desarrolló o los lotes se vendieron. Carreteras locales como el Bulevar Highland, el Bulevar McKinley, el Bulevar Hi Mount y el Bulevar Grant se desarrollaron de esta manera. A diferencia de los bulevares de la Comisión de Parques, estos bulevares de promotores inmobiliarios no suelen conectar dos parques, aunque a veces se encuentran muy cerca de un parque, como el Bulevar Grant, que termina en el Parque Sherman.

El Bulevar Sherman, como una creación de la Comisión de Parques, satisfizo una serie de inquietudes de planificación municipal al proporcionar un enlace de transporte entre parques y abrir áreas urbanas congestionadas. Posteriormente, los desarrolladores privados aseguraron la construcción de viviendas de "clase alta" que se distinguían de los vecindarios circundantes por la calidad del diseño, los detalles y

el tamaño. A través de convenios de escritura restrictivos, subdivisiones como Parque Bulevar y Parque Residence establecieron costos mínimos de construcción y permitieron que solo se construyeran residencias unifamiliares a lo largo del lado este del Bulevar Sherman desde la Avenida North hasta la Calle Locust. Vernon Heights tenía restricciones similares y también especificó medidas de distancia uniformes entre la calle y las casas, pero permitió que se construyeran costosos dúplex en el lado oeste del Bulevar Sherman al norte de la Calle Center. Algunas de las otras subdivisiones tenían regulaciones similares.

Para resumir, a diferencia de las subdivisiones privadas y cerradas de St. Louis o los extensos vecindarios de mansiones de varias cuadras que se encuentran en la mayoría de las ciudades, los diversos tipos de bulevares de Milwaukee crearon una red de espacios verdes públicos abiertos en toda la ciudad congestionada, distribuyendo vivienda de alto ingreso más uniformemente a lo largo de los distritos residenciales de Milwaukee, y también permitió mejorar el flujo de tráfico entre los parques de la ciudad mientras acomodaba y mostraba el modo de transporte más nuevo y deseado de la era, el automóvil privado.

VIII. HISTORIA

Sherman Boulevard se creó a lo largo de la línea de la sección que divide las Secciones 24, 13 y 12 al este de las Secciones 23, 14 y 11 al oeste, todas en Town 7 Norte, Rango 21 Este. Históricamente, las líneas de sección e incluso las líneas de un cuarto de sección se dedicaron a las carreteras. Muchas de las arterias de transporte importantes de la ciudad, incluidas la avenida North, la calle Center y la calle Burleigh, se crearon de esta manera.

El bulevar Sherman, sin embargo, podría haberse convertido en una vía más si no hubiera sido por la Comisión de Parques de Milwaukee, que, en 1890, compró el terreno que se convirtió en el Parque Washington entre las calles Lloyd y Vliet. En 1891, la Comisión de Parques de Milwaukee compró otra parcela de 24 acres de la familia Perrigo al norte de la calle Locust entre el futuro bulevar Sherman, que en ese entonces se llamaba la calle 43 y la calle 41. El Parque Washington se mejoró rápidamente de acuerdo con los planos provistos por la prestigiosa firma de paisajismo Olmsted, Olmsted & Eliot, y el acceso del tranvía pronto convirtió al parque en el espacio público más popular del lado oeste de la ciudad. Perrigo Tract, por el contrario, carecía de acceso directo a través del transporte público y siguió siendo un lote boscoso en gran parte sin mejoras, utilizado solo por unos pocos clientes para hacer picnics y por la Comisión del Parque como jardín para el resto de sus parques.

Los parques, que antes del 1899 se encontraban fuera de los límites de la ciudad, fueron anexados a la ciudad en 1899. Comenzaron a atraer desarrollo residencial a principios del siglo cerca del Parque Washington y una década o dos después alrededor de Perrigo Tract, que había sido nombrado oficialmente Parque Sherman en 1900 en honor al general de la Guerra Civil William Tecumseh Sherman.

El desarrollo se produjo gradualmente alrededor de los dos parques y en el bulevar Sherman. A medida que se trazaron varias subdivisiones, los desarrolladores a menudo solicitaron simultáneamente la anexión a la ciudad de Milwaukee para proporcionar agua, alcantarillado y otros servicios a los posibles compradores de lotes. Esta anexión fragmentaria condujo a un perfil irregular en los límites del oeste de la ciudad. Se han identificado unas 24 subdivisiones separadas, además de varias parcelas grandes sin

subdividir, a lo largo del bulevar Sherman. Si bien algunos tenían nombres prosaicos con el estilo de la compañía de bienes raíces (Richter, Schubert & Dick's Addition) o apellidos (Gesue's Subdivision), muchos desarrolladores capitalizaron el deseo del público comprador de vecindarios limpios, saludables y espaciosos y la deseable proximidad al bulevar y al parque en la elección de los nombres de sus subdivisiones. Los nombres resultantes, Parque Bulevar, Parque Residencial, Heights del Bulevar Sherman, Vernon Heights, Rainbow Ridge y Parque Bonny, evocan vistas selváticas incluso hoy.

En el directorio de la ciudad de 1901, la calle norte de la 43 ya se conocía como el bulevar Sherman y probablemente recibió el nombre del parque. Si bien en ese momento se llamaba informalmente bulevar, la ciudad otorgó la designación oficial en 1910 cuando el control y la jurisdicción sobre esa parte desde la avenida Lisbon hasta la avenida North se transfirió a la Comisión de Parques. A medida que se mejoraba el bulevar en etapas incrementales hacia el norte, esas secciones, a cambio, se transfirieron a la jurisdicción de la Comisión de Parques.

Los residentes del Bulevar Sherman tendían a ser hombres prósperos que se habían hecho a sí mismos, hijos de inmigrantes, e incluían a aquellos en oficios calificados, puestos gerenciales, industriales, médicos, abogados, maestros, contadores, contratistas, minoristas y funcionarios públicos. Muchos eran de etnia alemana o judía, pero un número significativo también eran de ascendencia inglesa, irlandesa, polaca o bohemia. Entre los primeros residentes notables estaban: Theodore C. Esser, presidente de T.C. Esser, Pinturas y Vidrio (No. 2232, arrasado); Louis E. Levi, presidente de Hydrite Chemical Corporation (No. 2233); John H. Leenhouts, Tasador de Ingresos del Condado de Milwaukee (No. 2331); Lorenze Frankfurth, presidente de Frankfurth Hardware (No. 2352); George Kriz, M.D., médico general (No. 2359); William J. Koehring, presidente de Koehring Company, fabricantes de revolvedoras de cemento y grúas (No. 2371); Arthur J. Bitger, vicepresidente de Bitger Cloak & Suite (No. 2427); Benjamin Adelman, presidente de New Way Service Corporation y Quality Laundry Service (No. 2743); Walter P. Perlick, vicepresidente de R. Perlick Brass Co. (No. 2775); Henry W. Tews, secretario de Tews Lime & Cement Company (No. 2803); Roland E. Stoelting, Comisionado de Obras Públicas de Milwaukee (No. 2848); Edward A. Drott, presidente y tesorero de Drott Tractor Company, Inc. (No. 2856); Walter Soerens, presidente-tesorero de Kilbourn Motor Company (No. 2878); Edward V. Koch, arquitecto e inspector jefe de edificios de la ciudad de Milwaukee (No. 3025); y William R. Sorgel, presidente-tesorero de Sorgel Electric Company (No. 3379). Sherman Boulevard fue evidentemente, durante un tiempo, la dirección más prestigiosa del lado oeste, ya que los directorios de la ciudad muestran que incluso los propietarios de viviendas en el cercano y codiciado Bulevar Grant a menudo se mudaban a Sherman Boulevard a medida que se mejoraba su fortuna.

Los habitantes del Bulevar Sherman tenían gustos arquitectónicos muy amplios, y los estilos de sus casas van desde modestos bungalows hasta extravagantes casas de renacimiento colonial español y elaboradas casas de renacimiento Tudor. De un vistazo, los estilos del período inglés tienden a predominar en el paisaje urbano, probablemente debido a las casi infinitas variaciones en forma y materiales posibles dentro de ese estilo. Sin embargo, sin importar el estilo, todas las casas en el bulevar tienden a estar más adornadas, son más grandes y más distintivas que las de las calles vecinas. Incluso el omnipresente dúplex aquí se desarrolló a su máximo potencial de diseño, y muchos son francamente lujosos y cuentan con habitaciones para sirvientes internos, así como sótanos rathskeller (saloncito para fiestas) con chimeneas y gabinetes finos.

Las instituciones educativas y religiosas también se sintieron atraídas por el Bulevar Sherman a medida que el vecindario se expandía. Los grandes y hermosos edificios que erigieron adornan las principales intersecciones a lo largo de la vía: la Iglesia Bautista Comunitaria de Greater Milwaukee en el No. 2249 (también conocida como 4311 West North Avenue) fue construida en 1924-25 para la Iglesia Congregacional Sherman Boulevard y diseñada por Buemming & Guth; Más tarde fue ocupada por la Iglesia Luterana Parkside desde finales de la década de 1930 hasta principios de la de 1980, cuando la congregación Community Baptist adquirió el edificio. El edificio tipo casa estilo rancho de piedra de Lannon en 4242 West North Avenue fue construido en 1950 para albergar la sala de lectura de la tercera iglesia de Cristo Científico y ahora es una guardería para la Iglesia Community Baptist. La Iglesia Bautista Misionera Greater Mount Zion en el No. 2479 fue construida originalmente para la Iglesia Reformada Immanuel en 1916 y fue diseñada por Van Ryn y De Gelleke. Greater Mount Zion ha ocupado el edificio desde 1992. Sherman Park Evangelical Lutheran en el n. ° 2703 se creó a partir de la fusión de Mount Lebanon Lutheran Church y Hope Church. El edificio actual reemplazó una estructura anterior en el sitio y fue diseñado por Velguth y Papenthien y terminado en 1929. La Tercera Iglesia de Cristo, Científico, ahora la Galería de Subastas Schrage, en el No. 2915 fue diseñada por Frank Howend en 1924. La Iglesia Trinity Presbyterian en el n. ° 3302 se construyó como una iglesia neogótica revestida de piedra de Lannon en 1935; fue diseñado por Hugo Haeuser. El gran auditorio contemporáneo y el edificio de salones escolares se agregaron en 1957, según los diseños de Harry A. Ollrogge. Washington High School en el No. 2525 fue diseñada por Van Ryn y De Gelleke y se completó en 1914, antes de que se construyeran muchas de las casas de Sherman Boulevard. Townsend School, una escuela primaria en el n.º 3360, abrió sus puertas con cuatro barracas en 1926. El edificio actual, diseñado por el arquitecto de la Junta Escolar Guy E. Wiley, se inició en el otoño de 1927.

Que Sherman Boulevard siguió siendo una dirección prestigiosa después de la Segunda Guerra Mundial se puede ver en la cantidad de casas de relleno y edificios de apartamentos construidos a lo largo de la vía durante la década de 1950. Un inventario de edificios envejecido, condiciones sociales y económicas cambiantes, mantenimiento diferido, propiedad ausente y un mayor volumen de tráfico han impactado el distrito histórico, pero la mayoría de las casas se han mantenido en su estado original o casi original. Probablemente el factor más significativo que tuvo un impacto negativo en el bulevar fue el propuesto corredor de la autopista Park West y la incertidumbre que trajo al vecindario. El estado de Wisconsin, la Ciudad de Milwaukee y el Condado de Milwaukee abrieron una amplia franja entre West North Avenue y West Meinecke Street a través del lado oeste de la ciudad que se extiende hacia el oeste desde el centro hasta el Bulevar Sherman para la construcción de una autopista. El resultado fue la destrucción de todas las casas en su camino. En el Bulevar Sherman, todas las casas fueron demolidas en el lado este de la calle desde North Avenue hasta Meinecke, interrumpiendo el paisaje urbano de elegantes residencias. Las protestas de los residentes del lado oeste detuvieron la demolición en la acera este del Bulevar Sherman, seguidas de un largo debate sobre la necesidad de construir este bucle del sistema de autopistas. En fin, se abandonó el plan para construir la autopista y, desde entonces, la mayor parte del terreno ha permanecido vacante. Se produjo una gran desinversión en el área durante las décadas siguientes a medida que los residentes de mucho tiempo fallecían o se mudaban fuera del vecindario y una sucesión de ocupantes de corto plazo vivían en el bulevar. Más recientemente, se quitaron dos casas en el bloque 2200 para dar paso a un estacionamiento ampliado para la Biblioteca Finny. Una de las casas fue arrasada, pero la otra fue trasladada media cuadra hacia el norte hasta la cuadra 2300. Desde entonces, el vecindario se ha estabilizado y ha atraído a una nueva cosecha de propietarios-ocupantes dedicados, incluidas muchas familias afroamericanas.

IX. RECOMENDACIÓN DEL PERSONAL

El personal recomienda que se estudie el Distrito Histórico del Bulevar Sherman para su posible designación como Distrito Histórico de la Ciudad de Milwaukee como resultado de su posible cumplimiento de los criterios e-1, e-5, e-6 y e-8 de la Ordenanza de Preservación Histórica, Sección 308-81(2)(e), del Código de Ordenanzas de Milwaukee.

X. DIRECTRICES DE PRESERVACIÓN

Las siguientes pautas de preservación representan las principales preocupaciones de la Comisión de Preservación Histórica con respecto a esta designación histórica. Sin embargo, la Comisión se reserva el derecho de tomar decisiones finales basadas en presentaciones de diseños particulares. Nada en estas pautas se interpretará para impedir el mantenimiento ordinario o la restauración y/o reemplazo de elementos originales documentados.

A. Pauta para la rehabilitación

Estas pautas se basan en las contenidas en la Sección 308-81(10) de la ordenanza de preservación histórica. Estas pautas no pretenden restringir el uso de su propiedad por parte del propietario, sino servir como una guía para realizar cambios que sean sensibles a la integridad arquitectónica de la estructura y apropiados para el carácter general del distrito.

1. Techos

Conservar la forma original del techo. Se pueden agregar ventanas en el techo, tragaluces y paneles colectores solares a las superficies del techo si no son visibles desde la calle. Evite realizar cambios en la forma del techo que alteren la altura, la línea del techo o la inclinación del edificio. Esto incluye parapetos, frontones y cornisas.

2. Acabados Exteriores

a. Albañilería

- (i) El ladrillo o la piedra sin pintar no deben pintarse ni cubrirse. Evite pintar o recubrir piedra natural y ladrillo sin pintar. Es probable que esto sea históricamente incorrecto y podría causar daños irreversibles si se decide quitar la pintura en una fecha posterior.
- (ii) Considere retener la pintura en superficies de mampostería previamente pintadas. La eliminación de la pintura podría causar daños irreversibles a la mampostería. Si se decide quitar la pintura de las superficies de mampostería, utilice el método más suave posible. Según la ley del estado de Wisconsin, no se permite el uso de chorro de arena u otros métodos de limpieza abrasivos en edificios históricos.
- (iii) Rejuntar el mortero defectuoso duplicando el original en color,

estilo, textura y resistencia. Evite usar colores de mortero y estilos de apuntalamiento que no estaban disponibles o que no se usaron cuando se construyó el edificio.

- (iv) Limpie la mampostería solo cuando sea necesario para detener el deterioro y con el método más suave posible. Está prohibido el pulido con chorro de arena de superficies de ladrillo o piedra. Este método de limpieza erosiona la superficie del material y acelera el deterioro. Evitar el uso indiscriminado de productos químicos que puedan tener una reacción adversa con los materiales de mampostería, como el uso de ácido sobre caliza o mármol.
- (v) Reparar o reemplazar el material deteriorado con material nuevo que duplique el antiguo en la mayor medida posible en apariencia. Evite el uso de material nuevo que sea inapropiado en apariencia o que le dé al edificio una apariencia diferente a la apariencia original.
- (vi) Repare el estuco con una mezcla de estuco que duplique el original tanto como sea posible en apariencia y textura.

b. Madera y Metal

- (i) Conservar el material original, siempre que sea posible. Evite la eliminación de características arquitectónicas que son una parte esencial del carácter y la apariencia del edificio.
- (ii) Reparar o reemplazar el material deteriorado con material nuevo que duplique la apariencia del viejo tanto como sea posible. Evite cubrir las características arquitectónicas con materiales nuevos que no sean apropiados o que no estaban disponibles cuando se construyó el edificio. Por lo general, no se permite el uso de vinilo o aluminio sobre revestimientos de madera.

c. Terracota

- (i) La terracota sin pintar no debe pintarse ni cubrirse. Evite pintar o cubrir terracota vidriada o acabada de forma natural. Esto es históricamente incorrecto y podría causar daños irreversibles si se decidiera quitar la pintura en una fecha posterior.
- (ii) Limpiar la terracota solo cuando sea necesario para detener el deterioro y con el método más suave disponible. Está prohibido el pulido con chorro de arena de la terracota. Este método de limpieza destruye el material.
- (iii) Reparar o reemplazar la terracota deteriorada con material nuevo que duplique el antiguo tanto como sea posible. El concreto teñido prefabricado o la fibra de vidrio fundida son materiales de reemplazo aceptables siempre que tengan un acabado con un revestimiento que se asemeje a la apariencia original. Evite usar material nuevo que sea inapropiado o que no se parezca al original.

3. Ventanas y Puertas

- a. Conservar las aberturas de ventanas y puertas existentes que son visibles desde el derecho de paso público. Conservar la configuración actual de paneles, ventanas, umbrales, molduras, cubiertas, puertas y herrajes, a menos cuando sea necesario para restaurar a la condición original. Evite hacer aberturas adicionales o cambios en las elevaciones principales al agrandar o reducir el tamaño de ventanas o puertas. Evite cambiar el tamaño o la configuración de los cristales o la hoja. Evite desechar ventanas, puertas y herrajes de puertas originales cuando puedan repararse o reutilizarse.
- b. Respetar la época o épocas estilísticas que representa un edificio. Si es necesario reemplazar el marco de la ventana o las puertas, el reemplazo debe duplicar la apariencia y el diseño del marco de la ventana o puerta original. Evite el uso de reemplazos de marcos y puertas inadecuados, como combinaciones de ventanas de aluminio sin pintar y contraventanas. Evite rellenar o cubrir las aberturas con materiales como bloques de vidrio o la instalación de persianas falsas que no estén en proporción con las aberturas o que históricamente estén fuera de lugar en el edificio. Evite el uso de unidades de ventana de estilo moderno, como con marco deslizante horizontal, en lugar del marco de guillotina doble o la sustitución de unidades con configuraciones de vidriado que no sean apropiadas para el estilo del edificio. Por lo general, no se permite la instalación de bloques de vidrio en las ventanas del sótano visibles desde la calle.

4. Adornos y ornamentación

No se realizarán cambios a la moldura u ornamentación existente a menos cuando sea necesario para restaurar el edificio a su condición original. El tejido arquitectónico histórico incluye molduras de madera torneada y tallada, todos los adornos de terracota, todos los elementos de metal prensado, incluidas las cornisas, los frontones y los miradores, y toda la mampostería tallada y fundida. Las características de reemplazo deberán coincidir con el miembro original en escala, diseño, color y material.

5. Adiciones

Haga adiciones que armonicen con el edificio existente arquitectónicamente. Evite hacer adiciones que no simpaticen con la estructura original y que se entrometan visualmente en las elevaciones principales. En la mayor medida posible, se deben hacer adiciones en la parte trasera del edificio.

6. Adiciones no históricas

Las modificaciones a edificios no históricos o partes no históricas de edificios se realizarán de tal manera que sean lo más compatibles posible con el edificio histórico o los edificios vecinos. Si es posible, las alteraciones a estas estructuras deben buscar disminuir el impacto adverso de la adición o construcción no histórica en los componentes históricos del distrito.

B. Directrices para paisajes urbanos

El carácter visual de los paisajes urbanos del distrito se mantiene gracias a la consistencia general de la fachada del bloque del Bulevar Sherman en términos de escala, ubicación y densidad. Esto ha resultado en un conjunto de edificios cohesivo con pocas intrusiones que restan valor al carácter histórico del distrito.

1. Mantener la altura, escala, y materiales establecidos por los edificios a lo largo del Bulevar Sherman en el distrito y el tradicional retiro y densidad de estos frentes de manzana. Evitar introducir elementos incompatibles en cuanto a ubicación, materiales, altura o escala.
2. Usar paisajismo tradicional, cercado, señalización, pavimentación y alumbrado público que sea compatible con el carácter y la época del distrito. Evite introducir características del paisaje, cercas, alumbrado público o señalización que no sean apropiadas para el carácter del distrito.

C. Directrices para construcciones nuevas

Es importante que se diseñen nuevas construcciones adicionales para armonizar con el carácter del distrito.

1. Emplazamiento

La nueva construcción a lo largo del Bulevar Sherman debe reflejar la ubicación tradicional de los edificios en el distrito. Esto incluye distancia de la calle, espacios entre edificios y la orientación de las aberturas hacia la calle y las estructuras vecinas.

2. Escala

La altura y el volumen total del edificio, la expresión de las principales divisiones del edificio, incluidos los cimientos, el cuerpo y el techo, y los componentes individuales del edificio, como voladizos y ventanas, deben ser compatibles con el diseño de la estructura.

3. Forma

La concentración de nuevas construcciones en las proximidades de las estructuras históricas debe ser compatible con los edificios vecinos. Los perfiles de techos y elementos constructivos que sobresalen y retroceden del bloque principal deben expresar la misma continuidad establecida por las estructuras históricas.

4. Materiales

Los materiales de construcción adyacentes a edificios históricos y visibles desde el derecho de paso público deben ser consistentes con los colores, texturas, proporciones y combinaciones de materiales de

revestimiento utilizados en el distrito. La composición física de los materiales puede ser diferente a la de los materiales históricos, pero se debe mantener la misma apariencia.

D. Pautas para la demolición

Aunque no se fomenta la demolición y, en general, no está permitida, puede haber casos en los que la demolición sea aceptable si la aprueba la Comisión de Preservación Histórica. Las siguientes pautas, junto con las que se encuentran en la subsección 9(h) de la ordenanza 308-81, serán tenidas en cuenta por la Comisión al revisar las solicitudes de demolición.

1. Condición

Las solicitudes de demolición pueden concederse cuando se puede demostrar claramente que la condición de un edificio o una parte del mismo es tal que constituye una amenaza inmediata para la salud y la seguridad.

2. Importancia

Se tendrá en cuenta si el edificio es o no de importancia histórica o arquitectónica o muestra una calidad de material y artesanía que no existe en otras estructuras en el área.

3. Ubicación

Se considerará si el edificio contribuye o no al vecindario ya la apariencia general de la calle y si tiene un efecto positivo en otros edificios del distrito.

4. Potencial de restauración

Se considerará si el edificio está o no más allá de la reparación económicamente factible.

5. Adiciones

Se considerará si la demolición propuesta es o no una adición posterior que no está de acuerdo con el diseño original de la estructura o no contribuye a su carácter.

6. Reemplazo

Se considerará si el edificio se reemplazará o no por un edificio nuevo compatible que cumpliría la misma función estética en el área que la estructura anterior (consulte las Directrices de Construcción Nueva).

G. Escaleras de incendios

Los escapes de incendios y las torres de circulación adicionales requeridas deben diseñarse y ubicarse de manera que minimicen su impacto visual desde el derecho de paso público.

H. Letreros

La instalación de cualquier letrero exterior permanente distinto de los actualmente existentes requerirá la aprobación de la Comisión. La aprobación se basará en la compatibilidad del letrero propuesto con el carácter histórico y arquitectónico del edificio.